

## **Avis n° 2016-038 du 29 mars 2016**

### **relatif au projet de décision de la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine de limitation du service déclaré par la société Eurolines sur la liaison entre Strasbourg et Colmar**

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3111-18 et L. 3111-19 ;

Vu le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu la déclaration de service routier librement organisé n° D2015-075 présentée par la société Eurolines, publiée le 7 décembre 2015 ;

Vu la saisine présentée par la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine, enregistrée le 3 février 2016 ;

Après en avoir délibéré le 29 mars 2016 ;

## **EMET L'AVIS SUIVANT**

### **1. PROCEDURE**

1. La déclaration susvisée de la société Eurolines porte sur un service régulier interurbain de transport par autocar entre Strasbourg et Colmar (D2015-075). Les points d'arrêt déclarés sont situés dans les deux cas : 1 place de l'Étoile, à Strasbourg et Place de la Gare, à Colmar. Le service déclaré comporte un départ de Strasbourg tous les jours à 7h00, pour un temps de parcours de 1h15, et un départ de Colmar tous les jours à 22h15, pour un temps de parcours de 1h00. Cent places sont susceptibles d'être commercialisées par trajet, soit une offre annuelle de 73 000 places.
2. La Région Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine, (ci-après la Région), a saisi l'Autorité d'un projet de décision de limitation du service déclaré par la société Eurolines aux seuls départs de Colmar. Selon la Région, l'exploitation de la liaison déclarée porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la liaison Strasbourg – Colmar de la ligne TER Strasbourg – Mulhouse – Bâle qu'elle organise au titre du service public régional de transport de voyageurs TER Alsace.
3. Le deuxième alinéa du I de l'article L. 3111-19 du code des transports prévoit que l'Autorité émet un avis sur le projet d'interdiction ou de limitation du service de l'autorité organisatrice de transport dans un délai de deux mois à compter de la réception de la saisine.

## 2. CONTEXTE

4. Le service déclaré par la société Eurolines s'inscrirait dans le cadre de l'exploitation d'une ligne de longue distance Strasbourg – Colmar – Mulhouse – Belfort – Besançon – Chalon-sur-Saône – Lyon. Il convient de rappeler, sur ce point, que la société Eurolines peut librement décider de modifier les services proposés en amont et en aval de la liaison déclarée, toutes choses égales par ailleurs, sans être obligée de déposer une nouvelle déclaration auprès de l'Autorité.
5. Les points d'arrêt déclarés par la société Eurolines à Strasbourg (1 place de l'Etoile) sont situés respectivement à environ 2,5 kilomètres de la gare SNCF Strasbourg-Ville, que dessert la ligne TER Strasbourg – Mulhouse – Bâle (ligne 1 TER 200), et à la gare SNCF de Colmar, elle aussi desservie. Ladite ligne TER permet aux usagers de relier Strasbourg à Colmar en TER sans correspondance. Environ [50 - 100] millions de voyageurs-km par an sont recensés sur cette origine-destination, pour un trafic total de [300 - 400] millions de voyageurs-km (toutes origines-destinations confondues).
6. Sur la liaison Strasbourg – Colmar, le service conventionné propose vingt-quatre départs par jour dans les deux sens du lundi au vendredi, seize départs dans les deux sens le samedi ainsi que dix-sept départs dans le sens Colmar - Strasbourg et dix-neuf dans le sens inverse le dimanche. Le temps de parcours varie entre 30 minutes et 40 minutes, avec jusqu'à quatre arrêts intermédiaires.

## 3. ANALYSE

7. En vertu du deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports, « une autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-19, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné ».
8. Bien que la Région fasse plus particulièrement porter l'analyse, notamment sur le plan quantitatif, sur la seule liaison Strasbourg – Colmar de la ligne TER, la maille la plus fine d'appréciation de l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique ne peut être que la ligne TER Strasbourg – Mulhouse – Bâle, conformément aux dispositions rappelées à l'alinéa précédent.

### 3.1. Sur l'existence d'une liaison assurée sans correspondance par un service organisé par la Région

9. Le service déclaré par la société Eurolines serait exécuté entre Strasbourg et Colmar, dont la liaison est assurée sans correspondance par la ligne TER Strasbourg – Mulhouse – Bâle organisée par la Région dans le cadre d'une convention conclue avec SNCF Mobilités pour la période 2010-2018. Les points d'arrêts de la liaison déclarée sont situés à moins de cinq kilomètres des gares ferroviaires de Strasbourg et de Colmar. Dès lors, la première condition posée par le deuxième alinéa de l'article L. 3111-18 du code des transports est satisfaite.

## 3.2. Sur l'existence d'une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de service public organisée par la Région

### 3.2.1. Sur l'examen préalable de la substituabilité des services déclarés

10. Du point de vue de la demande, l'arbitrage entre modes alternatifs de transport sur une même liaison s'effectue au regard d'un ensemble de critères qu'il convient d'analyser de façon combinée. En particulier, des différences d'horaires de départ n'ont pas la même implication sur le choix modal effectué par un usager selon les temps de parcours proposés ou encore selon qu'il s'agisse d'un déplacement occasionnel ou pendulaire (notamment domicile-travail), c'est-à-dire selon le profil de la demande.
11. Au cas d'espèce, le temps de parcours du service déclaré (entre 1h00 et 1h15) est nettement supérieur à celui du service conventionné (entre 30 et 40 minutes, comme indiqué au point 6). Du point de vue du seul critère de temps de parcours, le service déclaré par la société Eurolines apparaît donc peu substituable pour les usagers plus susceptibles d'être contraints par des horaires précis ou bénéficiant de tarifs TER attractifs, notamment les voyageurs fréquents. En revanche, il pourrait apparaître relativement substituable au service conventionné existant entre Strasbourg et Colmar pour les usagers de bout en bout moins susceptibles d'être contraints par des horaires précis ou ne bénéficiant pas de tarifs TER attractifs, notamment les voyageurs occasionnels.
12. Par ailleurs, au départ de Strasbourg, les horaires déclarés par la société Eurolines ne s'avèrent pas significativement éloignés de ceux du service TER, puisqu'il existe quatre départs dans un intervalle de plus ou moins une heure autour de l'horaire déclaré par Eurolines en semaine et deux départs le week-end. Au départ de Colmar, les horaires déclarés par la société Eurolines ne s'avèrent pas non plus significativement éloignés de ceux du service TER du lundi au vendredi et le dimanche, puisqu'il existe un départ dans un intervalle de plus ou moins une heure autour de l'horaire déclaré par Eurolines. En revanche, le samedi, au départ de Colmar, le service déclaré par Eurolines à 22h15 peut constituer une offre complémentaire intéressante aux services conventionnés de 21h15 et 23h15. Du seul point de vue des horaires de service proposés, les services déclarés peuvent donc être considérés comme une alternative attractive, au moins pour les voyageurs occasionnels, et comme une offre complémentaire au départ de Colmar le samedi.
13. Les horaires proposés pour les services déclarés apparaissent, en revanche, moins adaptés à la demande d'une clientèle fréquente et, en particulier, pendulaire. Ils ne présentent pas une fréquence et une amplitude suffisantes dans la journée pour constituer une véritable alternative pour une catégorie de voyageurs susceptibles d'être contraints par des horaires précis. L'aller-retour n'est possible dans la journée qu'au départ de Strasbourg et la capacité limitée du service par autocar ne permet pas de garantir aux voyageurs quotidiens des places disponibles en nombre suffisant. On peut enfin ajouter le fait que les liaisons par autocar déclarées s'inscriraient dans le cadre de l'exploitation d'une ligne longue distance Strasbourg - Mulhouse - Lyon, ce qui peut créer une incertitude sur la ponctualité du service au départ de Colmar, caractéristique fortement valorisée par la clientèle pendulaire. La Région affirme dans sa saisine, que la liaison entre Strasbourg et Colmar est majoritairement empruntée par des voyageurs fréquents du lundi au vendredi, les voyageurs occasionnels ne représentant que [0 - 40] % du trafic. En revanche, le taux de voyageurs occasionnels s'établirait à [60 - 100] % le samedi et à presque [70 - 100] % le dimanche.
14. Au total, au vu des caractéristiques respectives des services en termes de temps de parcours et d'horaires et de la demande de transport, les services déclarés par la société Eurolines peuvent tout au plus être regardés comme très peu substituables au service conventionné pour les voyageurs fréquents et partiellement substituables pour les voyageurs occasionnels.

### 3.2.2. Sur l'évaluation de l'impact économique des services déclarés

15. Faute de recul sur le report qui peut être constaté du rail vers la route, à ce stade du développement du marché du transport routier de voyageurs, les seules estimations susceptibles d'être avancées se fondent sur les retours d'expérience observés dans des situations similaires. L'étude d'impact annexée au projet de loi pour la croissance et l'activité considère, à ce titre, que 25 % des clients des services de transport par autocar devraient être des passagers qui n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport. Compte tenu de la performance de l'offre ferroviaire conventionnée, qui semble satisfaire la demande (eu égard à la structure financière de la ligne), l'effet d'induction devrait s'avérer prépondérant au cas d'espèce.
16. Dès lors, on peut estimer, en raisonnant sur une fourchette élargie par prudence, que les places offertes par le service librement organisé seraient remplies à hauteur de 60 à 90 % par des usagers qui utilisaient préalablement le service conventionné et que les 10 à 40 % restants seraient donc de nouveaux voyageurs, qui n'auraient pas voyagé sans la création du nouveau service.
17. Partant de cette hypothèse, une première estimation de l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne O1 TER 200 Strasbourg – Mulhouse – Bâle que pourrait entraîner l'ouverture des services envisagés par la société Eurolines consiste à évaluer le report vers ces services par autocar de l'ensemble de la clientèle des trains circulant à des horaires regardés comme proches de ceux des services librement organisés. On considère, à titre conservateur, que seuls les services TER situés dans un intervalle de plus ou moins une heure autour des horaires déclarés pour chaque service sont susceptibles d'être affectés et que, pour un autocar donné, le report des voyageurs de tous les services TER affectés ne dépasse pas 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar. Ainsi, sur la base des données de comptage communiquées par la Région pour chaque service, le transfert de voyageurs de ces services TER conventionnés vers les services librement organisés est estimé entre [20 000] et [40 000] voyageurs par an. Partant d'une recette moyenne par voyageur TER de [5 - 10] euros en 2014, telle qu'elle ressort des informations communiquées par la Région, la perte de recettes correspondante peut ainsi être évaluée dans une fourchette comprise entre environ [100 000] et [200 000] euros par an.
18. Ces estimations apparaissent particulièrement prudentes. En effet, les temps de parcours du service librement organisé sont significativement plus importants et le service déclaré au départ de Colmar est plutôt complémentaire, ainsi que le reconnaît la Région. Peu de voyageurs actuels du TER, même occasionnels, seraient probablement prêts à se reporter sur le service librement organisé, à moins d'une très importante différence de prix. Ainsi, en retenant une valeur du temps de transport moyenne d'environ 20 euros par heure pour les voyageurs de la ligne TER<sup>1</sup>, et toutes choses égales par ailleurs, un voyageur actuel du TER accepterait de changer de mode si la différence entre le prix du trajet TER et le prix du trajet par autocar était au moins égale à [5 - 10] euros, au vu de l'écart de temps de parcours de l'ordre de 30 minutes. Or, la recette par voyageur occasionnel était de [5 - 10] euros en 2014 et le tarif plein pour ce trajet en 2016 est de 12,80 euros. Par conséquent, le tarif proposé par Eurolines devrait être quasiment nul pour inciter un voyageur actuel moyen du TER, dont la valeur du temps serait égale à 20 euros, à changer de mode.
19. Au surplus, il semble improbable que les capacités d'un autocar destiné à un service de longue distance soient saturées durablement par une clientèle de courte distance. Du point de vue de l'opérateur autocariste qui les commercialise, les places offertes sur la section entre Strasbourg et Colmar n'apportent vraisemblablement qu'un complément de recettes en appoint d'une clientèle de long parcours.

<sup>1</sup> Cf. *Valeur du temps*, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Avril 2013

20. En 2014, dernier exercice disponible, l'excédent de recettes de la ligne TER s'est établie à [0 – 5] million d'euros sur ce périmètre, après prise en compte des recettes perçues auprès des usagers à hauteur de [20 – 30] millions d'euros et de compensations tarifaires à hauteur de [10 – 20] millions d'euros. Le manque à gagner potentiel s'établit ainsi entre [0] % et [1] % des recettes de la ligne.
21. Il résulte de l'ensemble des éléments précédents que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport concernée ne peut être regardée comme substantielle.

## CONCLUSION

L'Autorité émet un avis défavorable sur le projet de limitation de la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine du service déclaré par la société Eurolines.

Le présent avis sera notifié à la Région Alsace – Champagne-Ardenne - Lorraine et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 29 mars 2016.*

***Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Messieurs Jean-François Bénard et Michel Savy, membres du collège.***

Le Président

Pierre Cardo